

Annexe 8.A

Zone d'étude sociale

Figure 1 Zone d'étude sociale de Kamsar centre à Denken (PK1.8 à 40)

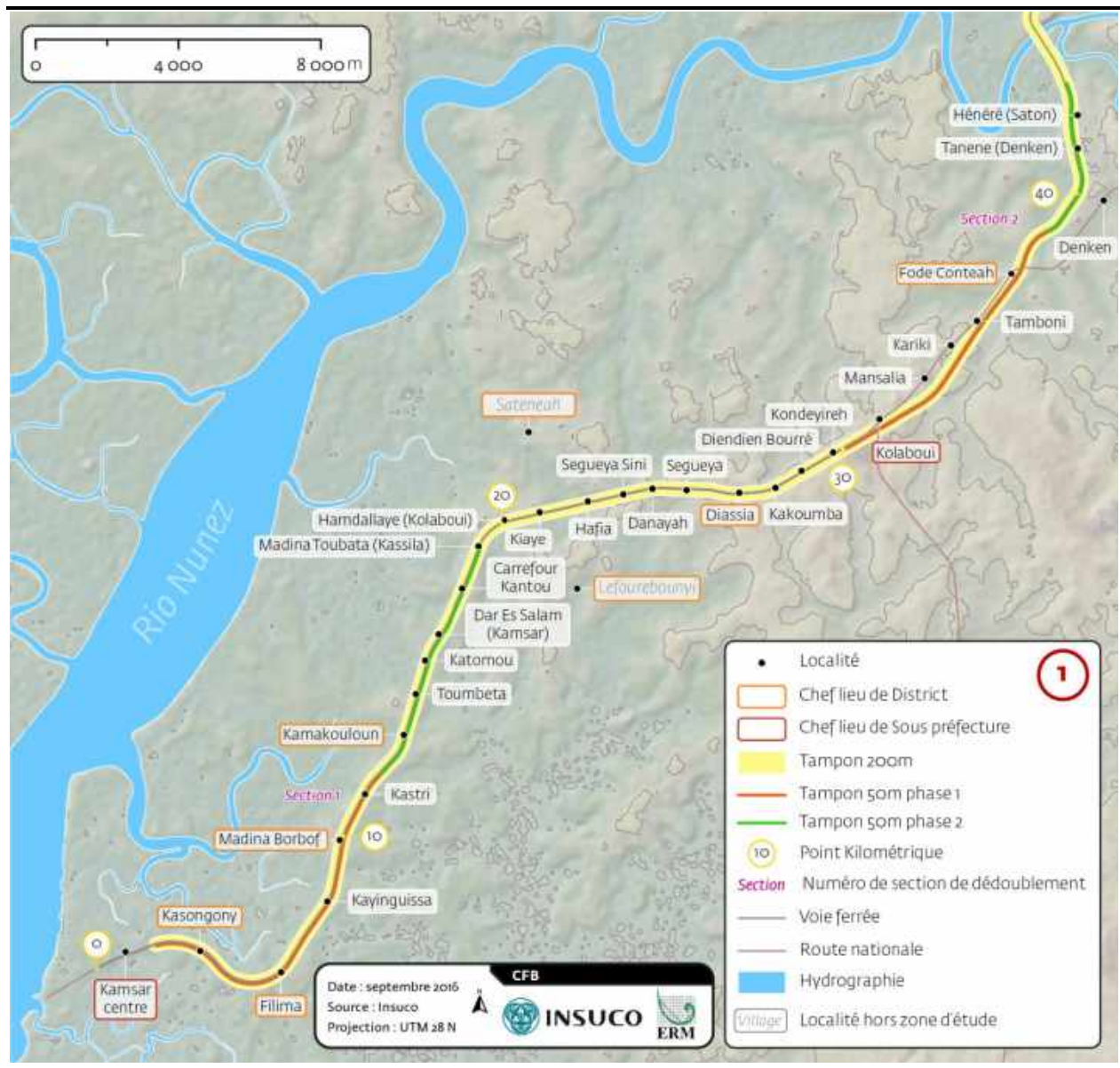


Figure 2

Zone d'étude sociale de Denken à S.Diarabaka (PK 40 à 83)

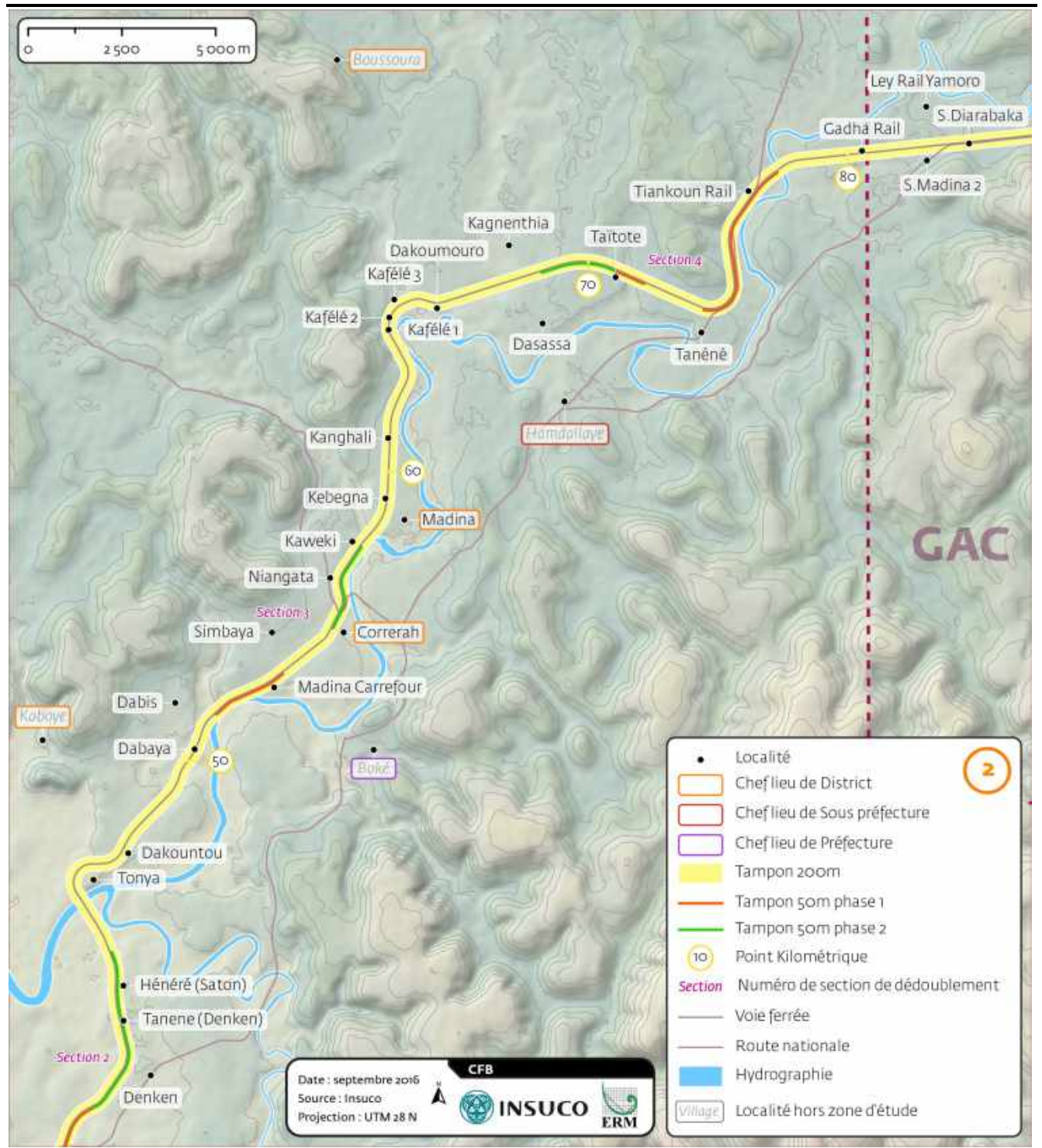
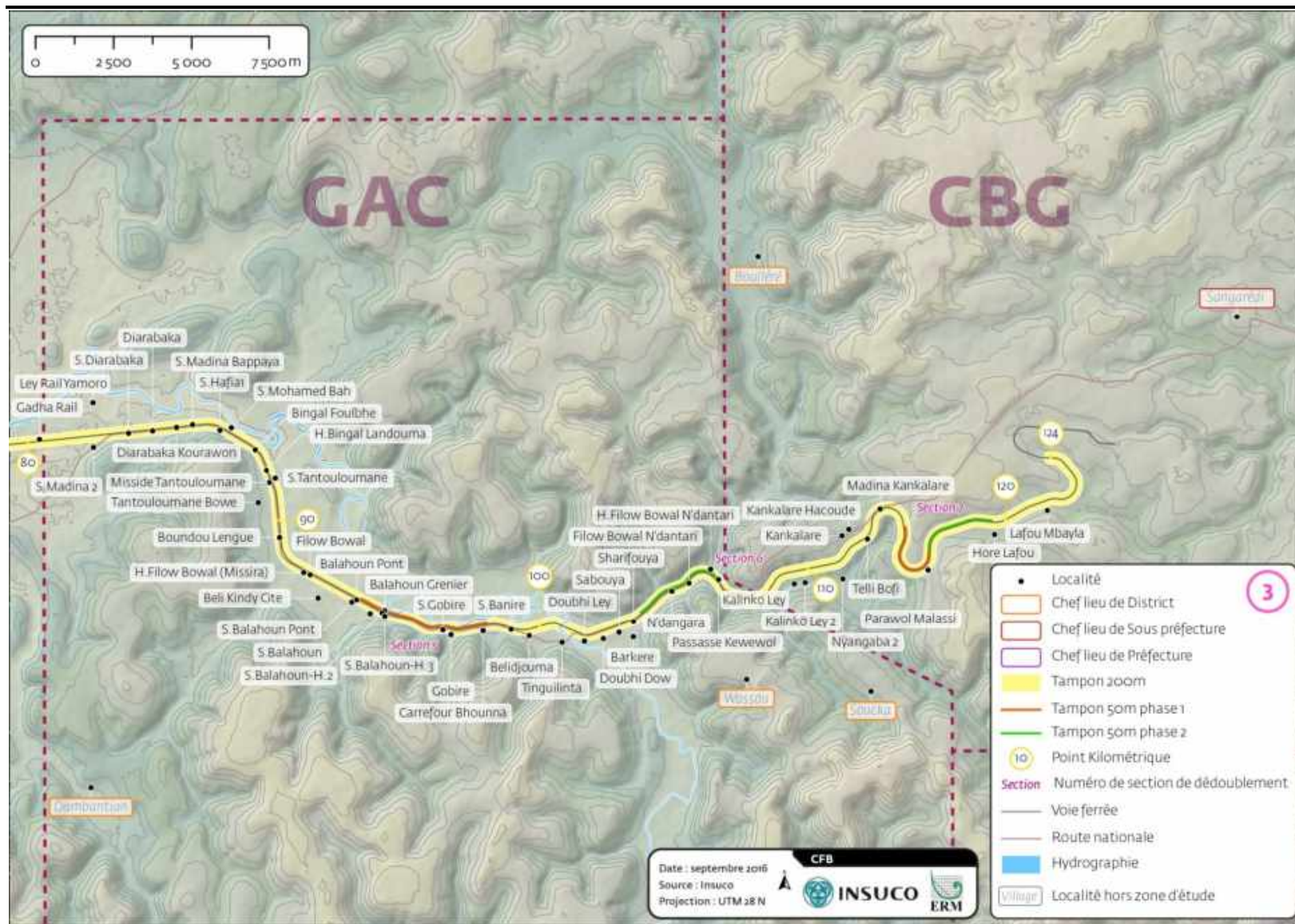


Figure 3 Zone d'étude sociale de S.Diarabaka à Lafou Mbayla (PK 83 à 138)



Annexe 8.B

Répartition des localités par district

Tableau 1 Localités de l'étude et découpage administratif

Sous-préfecture / Commune	District	Localité			
Kamsar	Kamsar centre	Kamsar centre			
	Kasongony	Kasongony			
	Filima	Filima			
	Madina Borboff		Kayinguissa		
			Madina Borbof		
	Kamakouloun		Kastri		
			Kamakouloun		
			Toumbeta		
			Katomou		
			Dar Es Salam (Kamsar)		
Carrefour Kantou					
Madina Toubata (Kassila)					
Kolaboui	Lefourebounyi	Hamdallaye (Kolaboui)			
	Sateneah	Kiaye			
	Lefourebounyi	Hafia			
	Sateneah	Danayah			
	Diassia		Segueya Sini		
			Segueya		
			Diassia		
			Kakoumba		
			Yènyèn Bourre		
	Kolaboui centre		Kondeyireh		
			Kolaboui		
			Mansalia		
			Kariki Madina		
	Fodé Conteah		Tamboni		
			Fodé Conteah		
			Denken		
Tanene (Denken)					
Tanene	Kaboye	Hénéré (Saton)			
		Tonya			
Boké	Correrah	Dakountou			
		Dabaya			
		Dabis			
		Madina Carrefour			
		Simbaya			
		Correrah			
		Niangata			
	Madina Kebegna		Kaweki		
			Madina		
			Kebegna		
			Kanghali		
			Boussoura		Kafele1
					Kafele2
Kafele3					
Dakoumouro					
Kagnenthia					
Tanene	Tanene centre	Dasassa			
		Taïtote			
		Tanene			
		Tiankoun Rail			
		Gadha Rail			
		S.Madina 2			
		Ley Rail Yamoro			

Sous-préfecture / Commune	District	Localité	
		S.Diarabaka	
		Diarabaka	
		Diarabaka Kourawon	
		S.Madina Bappaya	
	Dambantian		S.Hafia1
			S.Mohamed Bah
			Bingal Foulbhe
			H.Bingal Landouma
	Tanene centre		S.Tantouloumane
			Misside Tantouloumane
			Tantouloumane Bowe
	Dambantian		Boundou Lengue
			H.Filow Bowal (Missira)
			Filow Bowal
			Beli Kindy Cite
			S.Balahoun Pont
			Balahoun Pont
			S.Balahoun
			S.Balahoun-H.2
			Balahoun Grenier
S.Balahoun-H.3			
S.Gobire			
Gobiré			
Carrefour Bhouna			
Sangaredi	Boulléré	Doubhi Ley	
		Doubhi Dow	
		Sabouya	
	Wossou	Barkéré	
	Boulléré		Sharifouya
			N'dangara
			Filow Bowal N'dantari
	Soucka		H.Filow Bowal N'dantari
			Passasse Kewewol
	Wossou		Kalinko Ley
			Kalinko Ley 2
	Soucka		Nyangaba 2
			Kankalare
Kankalare Hacoudé			
Teli Bofi			
Madina Kankalare			
Thiankounaye		Parawol Malassi	
		Hore Lafou	
		Lafou Mbayla	

Annexe 8.C

Population par localité

Tableau 1 *Taille de la population des localités de l'étude*

Localité	Commune	Nombre d'individus	Source	
Kamsar centre	Kamsar	20 000	estimation	
Kasongony		25 000	estimation	
Filima		20 000	estimation	
Kayinguissa		4 000	estimation	
Madina Borboff		3 000	estimation	
Kastri		700	estimation	
Kamakouloun		650	estimation	
Toumbeta		350	estimation	
Katomou		500	estimation	
Dar Es Salam (Kamsar)		400	estimation	
Carrefour Kantou		260	estimation	
Madina Toubata (Kassila)		500	estimation	
Hamdallaye (Kolaboui)		Kolaboui	120	estimation
Kiaye			1148	estimation
Hafia	200		estimation	
Danayah	949		autorités	
Segueya Sini	120		estimation	
Segueya	600		estimation	
Diassia	1200		estimation	
Kakoumba	355		estimation	
Yenyen Bourre	864		autorités (2016)	
Kondeyireh	742		autorités (2013)	
Kolaboui	3500		Mairie (Kolaboui)	
Mansalia	850		estimation	
Kariki Madina	500		estimation	
Tamboni	210		estimation	
Fodé Conteah	850		estimation	
Denken	700		estimation	
Tanene (Denken)	120		estimation	
Hénééré (Saton)	150	estimation		
Tonya	Tanene	196	autorités (2015)	
Dakountou		508	INSUCO (2012)	
Dabaya	Boké	376	INSUCO (2012)	
Dabis		150	INSUCO (2012)	
Madina Carrefour		605	INSUCO (2012)	
Simbaya		889	INSUCO (2012)	
Correrah		3003	autorités	
Niangata		73	INSUCO (2012)	
Kaweki		295	INSUCO (2012)	
Madina		990	INSUCO (2012)	
Kebegna		382	INSUCO (2012)	
Kanghali		79	INSUCO (2012)	
Kafele1	Tanene	93	INSUCO (2012)	
Kafele2		72	INSUCO (2012)	
Kafele3		74	INSUCO (2012)	
Dakoumouro		149	INSUCO (2012)	
Kagnenthia		68	INSUCO (2012)	
Dasassa		68	INSUCO (2012)	
Taïtote		225	autorités (2016)	

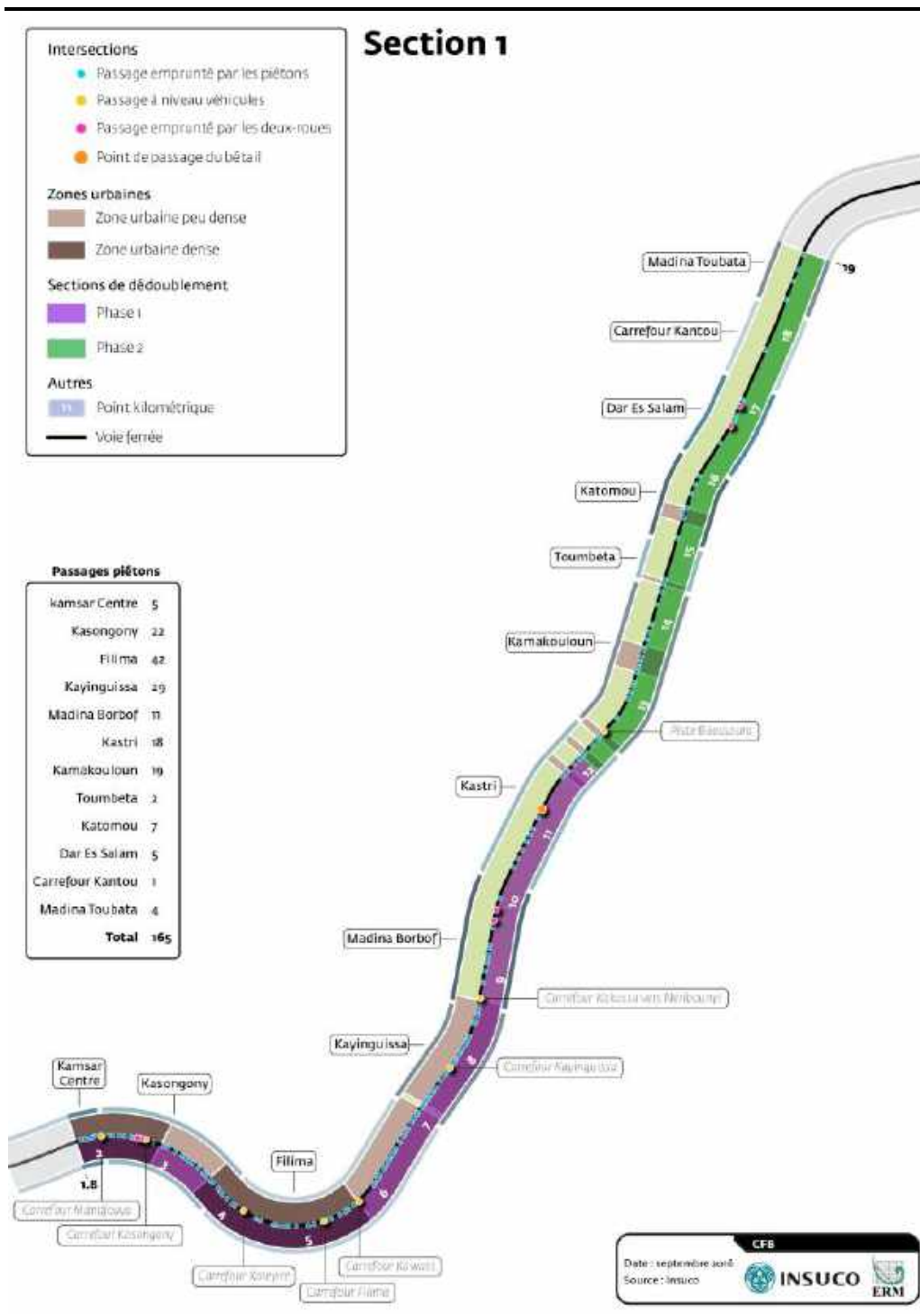
Localité	Commune	Nombre d'individus	Source
Tanene		300	autorités (2016)
Tiankoun Rail		359	autorités (2016)
Gadha Rail		35	EIES GAC
S.Madina 2		194	EIES GAC
Ley Rail Yamoro		215	EIES GAC
S.Diarabaka		10	EIES GAC
Diarabaka		246	EIES GAC
Diarabaka Kourawon		32	EIES GAC
S.Madina Bappaya		31	EIES GAC
S.Hafia1		13	EIES GAC
S.Mohamed Bah		6	EIES GAC
Bingal Foulbhe		164	EIES GAC
H.Bingal Landouma		35	EIES GAC
S.Tantouloumane		111	EIES GAC
Misside Tantouloumane		245	EIES GAC
Tantouloumane Bowe		140	EIES GAC
Boundou Lengue		947	EIES GAC
H.Filow Bowal (Missira)		8	EIES GAC
Filow Bowal		127	EIES GAC
Beli Kindy Cite		173	EIES GAC
S.Balahoun Pont		18	EIES GAC
Balahoun Pont		79	EIES GAC
S.Balahoun		252	EIES GAC
S.Balahoun-H.2		6	EIES GAC
Balahoun Grenier		1	EIES GAC
S.Balahoun-H.3		6	EIES GAC
S.Gobire		47	estimation
Gobiré		136	EIES GAC
Carrefour Bhouna		41	EIES GAC
S.Banire		70	EIES GAC
Belidjouma		386	EIES GAC
Tinguilinta		1 054	EIES GAC
Doubhi Ley		195	EIES GAC
Doubhi Dow		256	EIES GAC
Sabouya		101	EIES GAC
Barkéré		524	EIES GAC
Sharifouya		68	EIES GAC
N'dangara		190	EIES GAC
Filow Bowal N'dantari		207	EIES GAC
H.Filow Bowal N'dantari		11	estimation
Passasse Kewewol		25	estimation
Kalinko Ley	Sangaredi	112	EIES CBG
Kalinko Ley 2		38	EIES CBG
Nyangaba 2		191	EIES CBG
Kankalare		12	EIES CBG
Kankalare Hacoudé		20	EIES CBG
Teli Bofi		39	EIES CBG
Madina Kankalare		151	EIES CBG
Parawol Malassi		327	EIES CBG
Hore Lafou		307	EIES CBG
Lafou Mbayla		151	EIES CBG

Annexe 8.D

Occupation des sols dans les zones de dédoublement

L'occupation des sols présentée dans cette annexe est basée sur l'emplacement des zones de dédoublements des phases 1 et 2, telles que communiquées par CFB préalablement à la visite de terrain de septembre-octobre 2016. Ces zones de dédoublement sont susceptibles de changer suite aux travaux d'optimisation du tracé de la voie ferrée en cours menés par CFB. Les informations présentées dans cette annexe pourront donc varier par rapport au tracé final de la voie ferrée et seront complétées au cours des travaux du PAR.

Figure 1.1 Schéma de la section 1 du futur dédoublement de la voie ferrée



La première section du dédoublement traverse les territoires de Kamsar centre, Kasongony, Filima, Kayinguissa, Madina Borboff, Kastri, Kamakouloun, Toumbeta, Katomou, Dar es Salam, Carrefour Kantou et Madina Toubata.

Ont été dénombrés sur ce tronçon :

- 165 passages empruntés par les piétons, dont 98 dans l'agglomération de Kamsar (de Kamsar centre à Kayinguissa), sur un peu plus de 7 km ;
- 8 passages à niveau aménagés pour les véhicules (dont 5 dans l'agglomération de Kamsar) ;
- 6 passages empruntés par les deux-roues ; et
- 1 point de passage du bétail.

La CBG a par ailleurs prévu la construction de 8 passerelles piétonnes pour enjambrer la voie ferrée existante dans l'agglomération de Kamsar. Les fondations de certaines de ces passerelles ont déjà été coulées et il notamment sur le futur dédoublement du rail.

La voie ferrée traverse sur cette section de nombreuses zones habitées. Au niveau du futur corridor de dédoublement (bande de 50 m de large à partir de la voie ferrée existante), on observe une alternance de zones urbaines plus ou moins denses entre le PK1,8 et le PK9 (agglomération de Kamsar). Le corridor traverse à nouveau des zones habitées (peu denses) au niveau des localités suivantes : Kastri, Kamakouloun, Toumbeta et Katomou.

La traversée de l'agglomération de Kamsar (PK 1.8 au carrefour Kakossa PK 9)

- Depuis le début de la zone d'étude jusque Madina Borboff (PK9), une piste non asphaltée longe les rails sans interruption du côté du futur dédoublement de la voie ferrée.
- Une ligne électrique aérienne (poteaux) est installée le long de cette piste et traverse toute l'agglomération de Kamsar.
- Il semble que la fibre optique et la principale canalisation d'eau de la ville soient enterrées le long du rail du côté de la route (donc hors corridor de dédoublement)
- La plupart des commerces formels – agences bancaires, stations service, agences des compagnies de télécommunication, etc. – se trouvent le long de la route principale qui dessert Kamsar, à proximité de la voie ferrée mais du côté opposé au futur corridor de dédoublement.
- La zone d'étude démarre dans une zone habitée à très forte densité au niveau du secteur 1 du District Kamsar centre. La piste est longée par des bâtiments d'habitations mitoyens et des petits commerces en continu.
- Il y a parfois quelques arbres fruitiers (bananiers, manguiers, palmiers) dans les concessions.
- Le passage à niveau « Carrefour Mandjouya » marque la limite entre Kamsar Centre et Kasongony.
- Peu après le carrefour Mandjouya, la voie ferrée longe le marché Sahara et la gare routière de Kamsar (du côté opposé au corridor de dédoublement).

Figure.1.2 *Passage piéton au niveau du marché Sahara et fondation de la future passerelle piétonne*



- Le rail longe toujours une zone d'habitat très dense avec présence de commerces dans le District de Kasongony (concentration de menuiseries sur environ 150 m le long de la piste et du rail, présence de plusieurs ateliers de réparation autos/motos).
- La mosquée de Kasongony *Sossota* est dans le corridor de dédoublement, au niveau du passage à niveau des véhicules « Carrefour Kasongony ».
- Le rail longe une zone d'habitat moins dense à partir de l'agence « Orange » (côté route) et jusqu'à l'école privée Lansana Camara (côté dédoublement). Sur 400 m environ, 15 à 20 bâtiments d'habitations et une demi-douzaine de constructions annexes (cases, cuisines, latrines) ont été dénombrées à moins de 50 m du rail existant.
- Deux établissements scolaires publics sont situés partiellement dans le corridor de dédoublement : l'école primaire publique Kasongony 2 et le collège de Kasongony. Un terrain de football se trouve entre les 2 établissements.

Figure.1.3 Ecole primaire publique Kasongony 2



- Il y a des arbres fruitiers dans les concessions d'habitation (goyaves, mangues, arbres à pains, anacardiens, palmiers, avocatiers, etc.) et quelques tapades entre le rail et la piste (buttes de taros, patates douces, maïs).
- Une nouvelle zone d'habitat dense débute environ 400 m après l'école primaire publique Kasongony 2, elle se prolonge pendant 2 km environ (500 m après le marché Filima). Présence de quelques commerces, ateliers de menuiserie, garages ; buttes de maraîchage entre les habitations.
- L'école primaire privée Lansana Camara est située à moins de 50 m du rail existant
- Au niveau du passage à niveau « Filima », le marché hebdomadaire éponyme se tient chaque jeudi sur une grande esplanade située du côté du corridor de dédoublement. L'esplanade est également utilisée comme terrain de football le reste de la semaine.
- Environ un demi-kilomètre après le marché Filima, la clinique privée (Benoît XVI) est à moins de 50 m des rails.
- La densité de constructions est à nouveau moins importante à partir du carrefour Kawass. Il y a toujours des fruitiers (avocatiers, bananiers, goyaviers, manguiers, agrumes, papayers) et quelques tapades (buttes de manioc, patates douces, taro etc.), à la fois dans les concessions et dans les espaces inoccupés entre la piste et le rail. Entre le carrefour Kawass et le carrefour Kakossa, environ 70 bâtiments d'habitation et 30 constructions secondaires (cases, cuisines, latrines, etc.) ont été dénombrés à moins de 50 m du rail existant.
- Les commerces sont plus diversifiés au niveau du carrefour Kayinguissa.
- Peu après ce carrefour, le cimetière de Kayinguissa se trouve également dans le corridor de dédoublement. Il est suivi par des zones de jachères

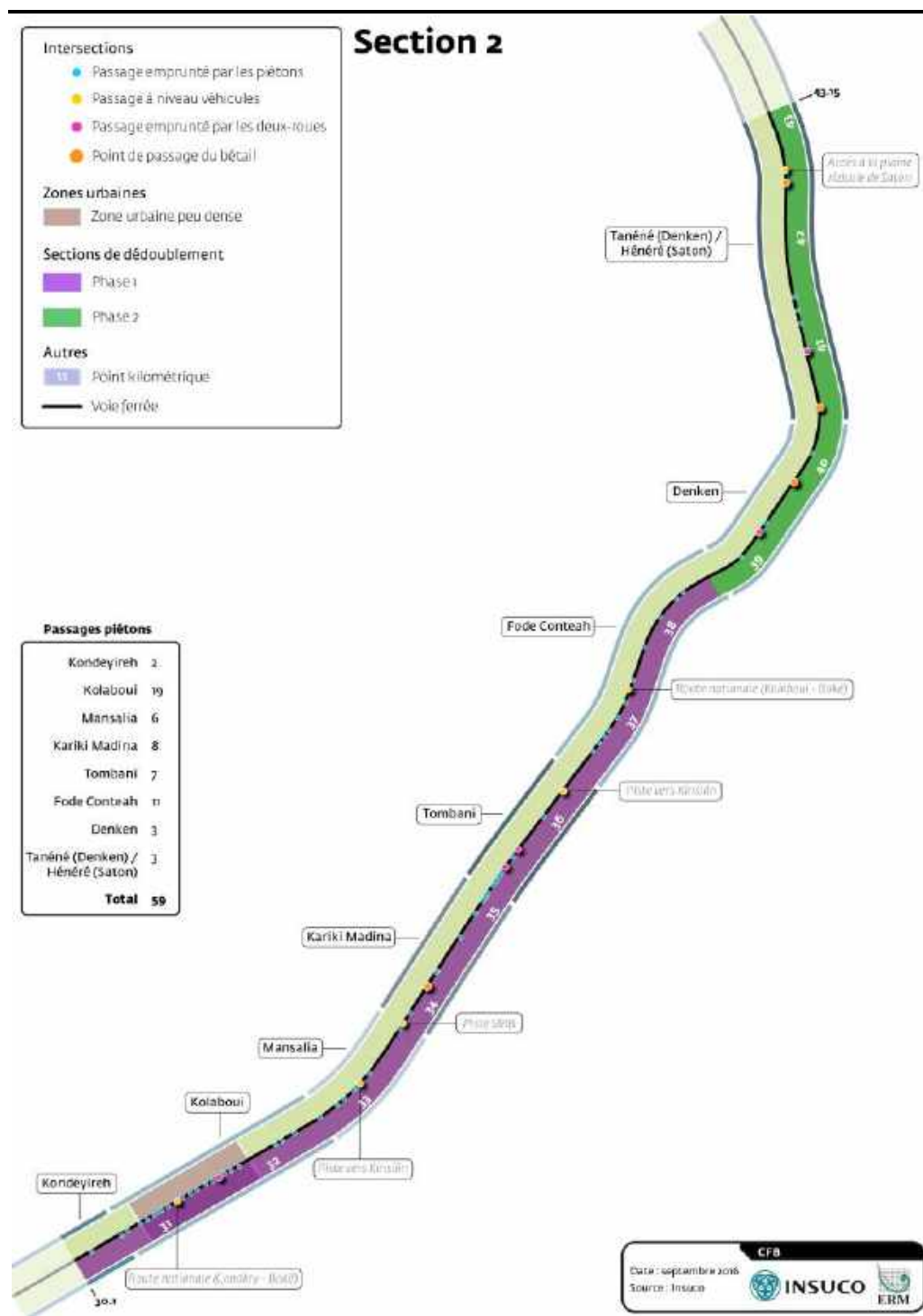
agricoles entre des concessions d'habitation (présence d'arbres fruitiers isolés et de buttes de maraîchage).

- Un petit terrain de football marque la limite entre Kayinguissa et Madina Borboff.

De Madina Borboff à Madina Toubata (PK 9 au PK 19)

- La piste qui longe le rail depuis le début de l'agglomération de Kamsar se termine environ 250 m après le carrefour Kakossa.
- Quelques concessions et habitations sont toujours présentes du côté du corridor de dédoublement dans Madina Borboff, mais à plus de 50 m du rail actuel, et entrecoupées par des jachères agricoles avec palmiers isolés.
- Des buttes de maraîchage et des arbres fruitiers poussent au bord du rail.
- Dans Madina Borboff, un grand terrain vague à proximité du rail est en partie utilisé pour la fabrication de briques.
- Au-delà de Madina Borboff, les jachères agricoles alternent avec des plantations de palmiers à huile et des champs de cultures vivrières (buttes de manioc notamment). Dans les jachères, présence de palmiers, manguiers, anacardiens, *nééré*, acacia, etc.
- Au niveau de Kamakouloun, il y a plusieurs zones successives d'habitat peu dense du côté du corridor de dédoublement. En tout une quinzaine de maisons d'habitation sont à moins de 50 m de la voie ferrée actuelle, ainsi qu'une douzaine de cases et huttes (cuisines, espaces de toilettes, latrine, etc.). Une piste longe à nouveau la voie ferrée existante du côté du corridor de dédoublement au niveau des hameaux sur le territoire de Kamakouloun.
- A Toumbeta, plusieurs habitations du côté du corridor de dédoublement, à priori une seule concession avec bâtiment d'habitation à moins de 50 m du rail existant.
- A Katomou, une seule maison à moins de 50 m du rail du côté du corridor de dédoublement.
- Quelques concessions d'habitation isolées se trouvent du côté du corridor de dédoublement entre Carrefour Kantou et Madina Toubata, dont au moins une à moins de 50 m du rail actuel.
- Le territoire situé entre ces zones d'habitation et dans le reste du corridor présente une alternance de jachères agricoles sous palmiers à huile, de savane herbeuse, de plantations mixtes (anacardiens, manguiers, bananiers), de champs de cultures annuelles (arachide, patates douces, manioc) et de plantations de palmiers à huile en monoculture.

Figure 1.4 Schéma de la section 2 du futur dédoublement de la voie ferrée



La seconde section de dédoublement traverse les territoires de Kondeyireh, Kolaboui, Mansalia, Kariki Madina, Tombani, Fodé Conteah, Denken, Tanéné (Denken) et Hénééré (Saton).

Ont été dénombrés sur ce tronçon :

- 59 passages empruntés par les piétons (dont le tiers dans l'agglomération de Kolaboui) ;

- 6 passages à niveau aménagés pour les véhicules (la route nationale croise deux fois la voie ferrée sur ce tronçon, au niveau de Kolaboui puis à nouveau au niveau de Fodé Conteah) ;
- 5 passages empruntés par les deux-roues ; et
- 4 points de passage du bétail (à Kariki Madina, Denken, Tanéné et Hénééré).

Figure 1.5 Point de traversée pour piétons et deux-roues, Kolaboui



- Depuis la fin de la gare de Kolaboui jusqu'au passage à niveau de la nouvelle piste minière du projet SMB, une piste suffisamment large pour la circulation des véhicules longe la voie ferrée existante du côté du futur dédoublement, y compris à travers l'agglomération de Kolaboui.
- De la gare aux premières constructions de Kolaboui existent des plantations de palmiers à huile en monoculture derrière la piste.
- Du début de l'agglomération jusqu'au croisement avec la route nationale de Conakry, une demi-douzaine de concessions dont les bâtiments sont en partie sur le corridor de 50 m, ainsi qu'un atelier de mécanique, un atelier de forgeron, une menuiserie, un puits simple et deux petits kiosques de vente au détail. Dans et entre les concessions se trouvent quelques palmiers, manguiers et autres arbres fruitiers.
- Du passage à niveau sur la route nationale à la sortie de l'agglomération de Kolaboui se rencontrent à nouveau une demi-douzaine de concessions partiellement sur le corridor, plusieurs ateliers mécaniques, une antenne de télécommunication, un terrain de football, un regard de canalisation (qui sous-tend la présence d'une canalisation d'eau dans le corridor), un puits simple, une petite mosquée et une boulangerie.

- Un bâtiment à étage est en construction à quelques dizaines de mètres du rail existant, au niveau du croisement avec la route nationale qui mène à Conakry.

Figure 1.6 Bâtiment à étages dans le corridor de 50 m, Kolaboui



- En s'éloignant du centre de l'agglomération de Kolaboui, les arbres fruitiers et des petites parcelles de maraîchage (manioc, piment, maïs, patate douce) entre les concessions d'habitation sont de plus en plus nombreux.
- Au-delà de Kolaboui, la voie ferrée longe des zones de savane arbustive avec présence de quelques anacardiés et palmiers à huile isolés, ainsi que des plantations plus denses d'anacardiés et de palmiers à huile améliorés.
- Après Kolaboui (traversée de Mansalia et Kariki Madina), la voie ferrée est successivement en dessous puis au dessus du niveau du sol, ce qui rend sa traversée particulièrement difficile pour les piétons.

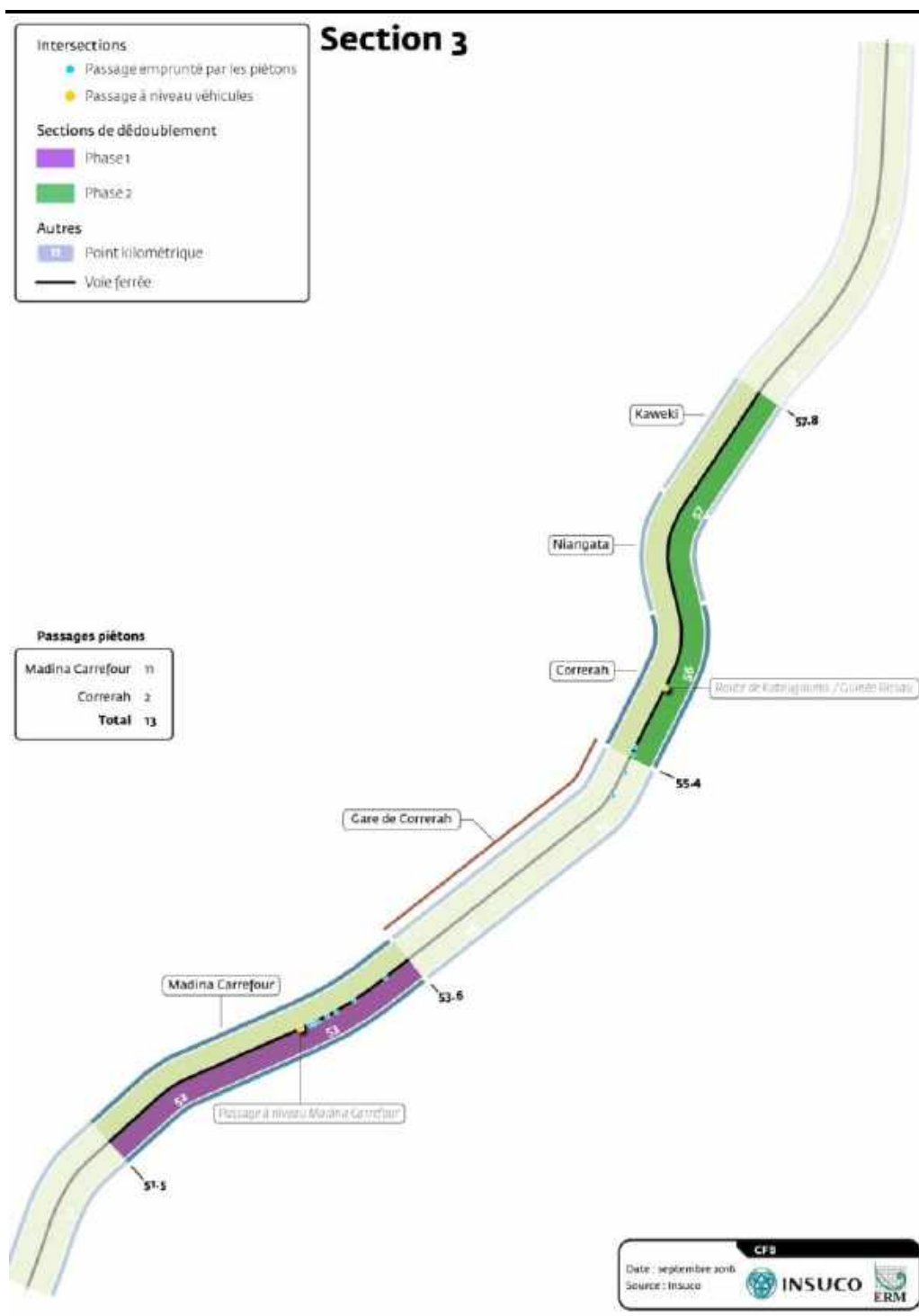
Figure 1.7 Passages pour piétons, District de Kolaboui centre



- Présence d'un bâtiment dans le corridor de dédoublement au niveau du passage à niveau de Fodé Conteah.
- Une résidence de génie à Kariki Madina et un ancien cimetière à Denken également identifiés dans le corridor de dédoublement.
- Cette section de dédoublement s'achève au niveau de la plaine rizicole de Saton.

8.D1.3 SECTION 3 (PK 51,5 À PK 57,8)

Figure 1.8 Schéma de la section 3 du futur dédoublement de la voie ferrée



La troisième section de dédoublement traverse les territoires de Madina Carrefour, Correrah, Niangata et Kaweki.

Ont été dénombrés sur ce tronçon :

- 13 passages empruntés par les piétons ; et
 - 2 passages à niveau aménagés pour les véhicules (au niveau de Madina Carrefour puis de Correrah).
-
- La section de dédoublement s'étire de part et d'autre de la gare ferroviaire de Correrah (PK 53,6 à PK55,4).
 - Avant la gare, le corridor est entièrement situé sur le territoire de Madina Carrefour.
 - Le rail existant longe tout d'abord la berge du Rio Nuñez (distance d'environ 50 m entre le rail et la berge). Entre les deux, un champ de riz puis une zone de savane arbustive.
 - Un sentier piéton puis une piste longe le rail du côté du corridor de dédoublement (accès aux zones de culture) de bout en bout du futur tronçon de dédoublement.
 - Un site patrimonial se trouve dans le corridor (résidence de génie) à environ 150 m la zone habitée du village.
 - Aux abords de Madina Carrefour, plantations d'anacardiens, avec présence de quelques fruitiers (manguiers, agrumes).
 - Une canalisation d'eau semble longer la voie ferrée (tuyau qui affleure dans le corridor de dédoublement).

Figure 1.9 *Canalisation d'eau au niveau de la voie ferrée, Madina Carrefour*



- Au niveau de Madina Carrefour, une ou deux habitations au moins partiellement sur le futur corridor de dédoublement.
- Entre le village et le début du dédoublement de la gare de Correrah, on retrouve un tas de graviers, un terrain de football et une plantation d'anacardiens.

Figure 1.10 Tas de graviers bord-rail, Madina Carrefour



- Après la gare, la voie ferrée traverse l'agglomération de Correrah. Le futur corridor de dédoublement démarre au niveau du terrain de football de l'école primaire de la localité.
- Une piste accessible aux véhicules longe le rail depuis l'école jusqu'au passage à niveau sur la route nationale.
- A nouveau dans Correrah, affleurement de la canalisation d'eau qui semble enterrée tout au long du rail.
- Au moins 3 bâtiments d'habitation dans le village à moins de 50 m de la voie ferrée existante. Présence d'autres infrastructures remarquables dans le corridor de dédoublement au niveau du village, dont un magasin de stockage (considéré comme très important par la communauté) et un atelier de menuiserie au niveau du passage à niveau.
- Une résidence de génie (*Bakebaya Ourou Ourou*) au niveau d'une grotte à proximité du rail existant, du côté du futur dédoublement.
- Une partie du cimetière du village (*Gabouraya*) également dans le corridor (site considéré comme non reproductible par la communauté).
- Quelques buttes de maraîchage et un verger d'anacardiens dans la zone urbanisée du village.

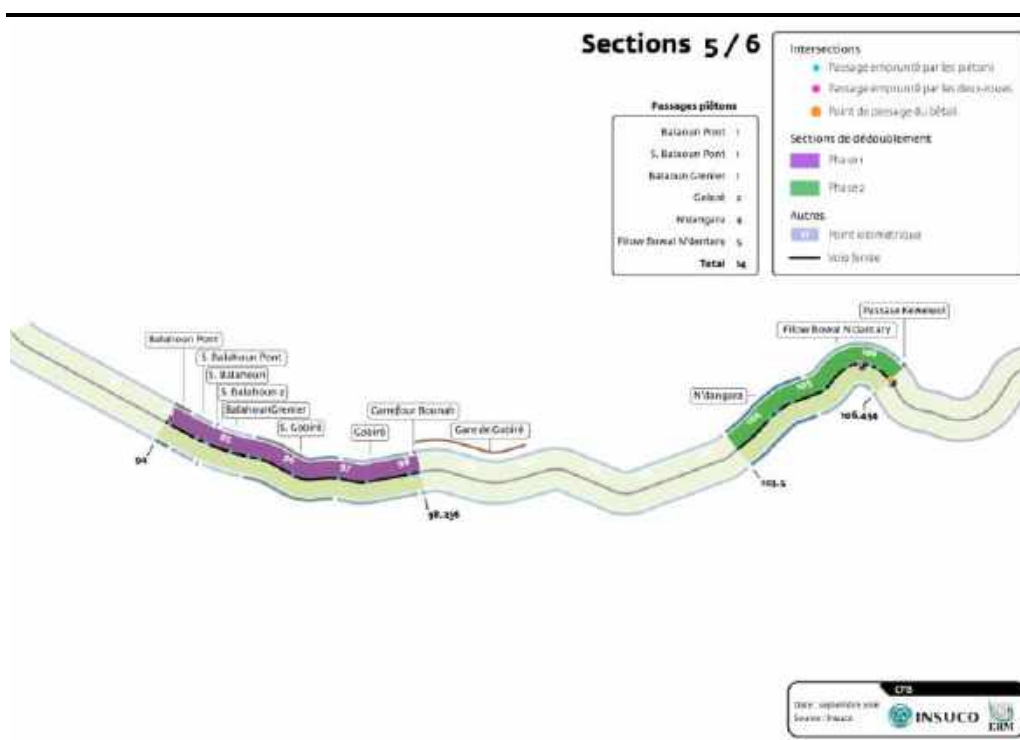
- Avant la gare, le corridor est presque entièrement situé sur le territoire de Taïtote (à l'exception des 150 premiers mètres qui appartiennent à Dasassa).
- Une piste longe le rail dans le futur corridor de dédoublement sur le début du parcours, qui alterne zones de savane arbustive, vieilles jachères agricoles (avec présence d'anacardiers), petits *bowé*, champs de cultures vivrières (riz, arachide, maïs) et plantations de jeunes anacardiers.
- Un site de résidence de génie identifié sur le territoire de Taïtote à moins de 50 m de la voie ferrée existante.
- D'après les résidants de Tanéné, un câble de fibre optique est enterré le long du rail, du côté du corridor de dédoublement, jusque Sangarédi.
- Après la gare, la voie ferrée traverse les territoires de Tanéné puis de Tiankoun Rail.
- A nouveau, alternance de vieilles jachères arborées et de jachères plus jeunes, de *bowé*, de champs de cultures annuelles (riz, maïs) et de plantations d'anacardiers plus ou moins jeunes. Présence de quelques cases de surveillance des cultures dans les champs au niveau du corridor de dédoublement.
- Une maison d'habitation également dans le corridor au niveau du passage à niveau de Tiankoun Rail.
-

Figure 1.12 *Habitation dans le corridor de dédoublement, Tiankoun Rail*



- Après Tiankoun rail et jusqu'au pont sur la Tinguilinta, une piste utilisée par les motos longe le rail (les motos empruntent le pont ferroviaire sur la rivière), à travers une zone de jachères (présence de grand arbres - *Teli*, *Bani*-), de plantations d'anacardiers, de champs de cultures annuelles (manioc) et de petits *bowé*.

Figure 1.13 Schéma des sections 5 et 6 du futur dédoublement de la voie ferrée



La cinquième section de dédoublement traverse les territoires de Balahoun et de Gobiré, dans la concession GAC. Il s'achève à Carrefour Bhouna, au début du dédoublement de la gare de Gobiré.

Ont été dénombrés sur ce tronçon :

- 5 passages empruntés par les piétons ;
 - 7 passages de cours d'eau temporaire ou de marigots ; et
 - aucun passage à niveau aménagé pour les véhicules.
- Aucune construction n'est visible sur ce futur corridor de dédoublement.
 - La voie ferrée existante fait apparaître des tronçons sur lesquels le rail existant est alternativement surélevé ou au contraire sous le niveau des terrains attenants.
 - Sur le territoire de Balahoun, succession de jeunes jachères, de *bowés* et de savane arbustive avec présence d'arbres isolés (dont *nééré*). Egalement une palmeraie et une plantation d'anacardiens.
 - Sur le territoire de Gobiré, alternance de jachères (avec présence d'anacardiens, de palmiers, de bananiers, de *néérés* et de *koura*), de zones cultivées (champs de riz, de maïs et d'arachide) et de petits *bowé*. Egalement une plantation pure d'anacardiens et une plantation mixte anacardiens-palmiers.
 - La rivière Tinguilinta, qui longe le rail tout au long de ce tronçon (du côté du futur dédoublement), rentre au moins à deux reprises dans le corridor de 50 m.

Figure 1.14 *Plantation mixte – bananiers, palmiers, anacardiens – à Gobiré*



8.D1.6 SECTION 6 (PK 103,5 À PK 106,454)

La sixième section de dédoublement traverse les territoires de N'dangara et Filow Bowal, dans la concession GAC.

Ont été dénombrés sur ce tronçon :

- 9 passages empruntés par les piétons ;
 - 1 passage emprunté par les motos ; et
 - 1 point de passage pour le bétail.
-
- Le tronçon de dédoublement démarre sur le territoire de N'dangara et s'achève d'après les informations communiquées de l'autre côté du pont sur la rivière Kewewol (au niveau du hameau de Passassé Kewewol).
 - Si le dédoublement du rail est réellement prolongé au-delà du pont sur la rivière Kewewol, une case du hameau de Passassé Kewewol est sujette à réinstallation.

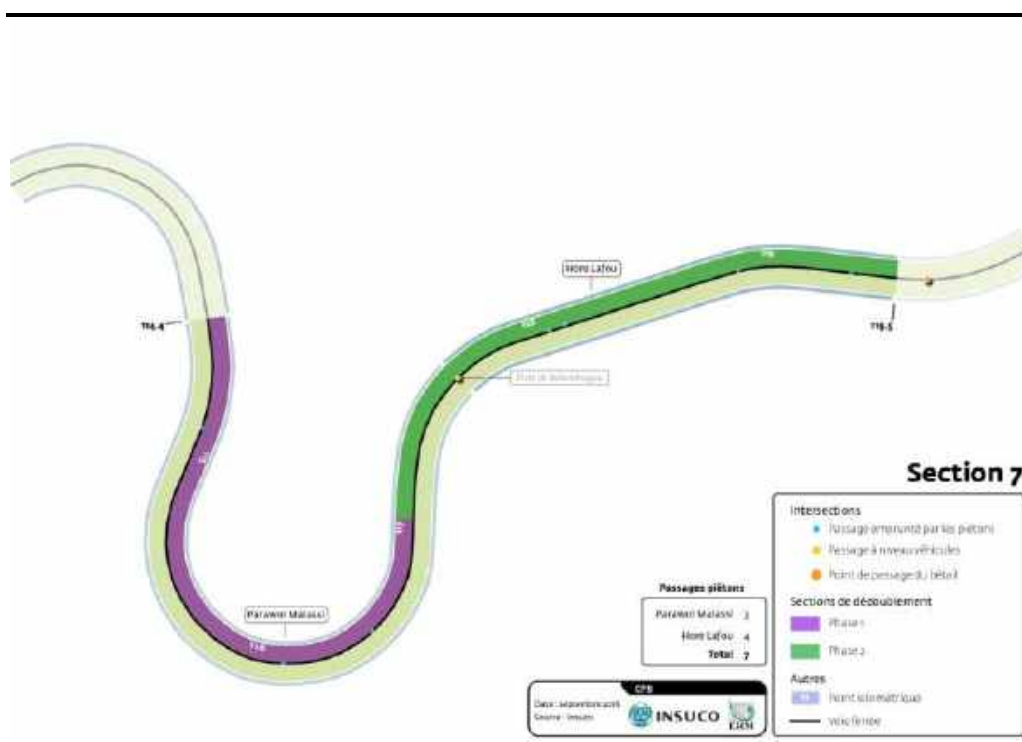
Figure 1.15 Hameau de Passassé Kewewol bord rail



- Sur le territoire de N'dangara puis de Filow Bowal, alternance de jeunes et vieilles jachères, *bowé*, palmeraies, savane arbustive (*nééré*, *koura*, *teli*), plantations d'anacardiers et champs de cultures annuelles (riz, maïs, arachide). Présence de manguiers, orangers, colatiers et avocatiers dans le corridor de dédoublement.
- A la limite entre N'dangara et Filow Bowal N'dantari, une piste qui longe la voie ferrée est déjà terrassée.
- Au niveau de Passassé Kewewol, présence d'anacardiers, d'orangers, de manguiers, de bananiers, de citronniers, de colatiers au niveau du corridor de dédoublement.

Figure 16

Schéma de la section 7 du futur dédoublement de la voie ferrée



La dernière section de dédoublement traverse les territoires de Parawol Malassi et de Hore Lafou, dans la concession CBG.

Ont été dénombrés sur ce tronçon :

- 6 passages empruntés par les piétons ;
 - 1 passage à niveau aménagé pour les véhicules (piste de Balandougou qui marque la frontière entre Parawol et Hore Lafou) ; et
 - 1 point de passage pour le bétail (peu après la fin du corridor de dédoublement).
- Au début du tronçon la voie ferrée est dans une zone de forte dépression (« falaises » de 5 à 6 m de hauteur de part et d'autre de la voie). Au dessus de la dépression, du côté du futur dédoublement, présence de *bowé* avec quelques arbres isolés (*nééré*, *téli*) et de champs de cultures annuelles.
 - Après 300 m, fin de la zone de dépression, alternance de *kousihoun*, de *bowé* avec quelques arbres isolés et de jachères.
 - Jusqu'à la fin du corridor, une piste accessible aux véhicules longe la voie ferrée du côté opposé au futur dédoublement.
 - Au niveau du village de Parawol Malassi, présence d'une vaste plantation mixte (palmiers, avocatiers, manguiers, colatiers) sur 500 m environ, du côté du futur dédoublement.
 - A nouveau alternance de *bowé*, de savane arborée avec quelques grands arbres isolés (*téli*, *bani*, *nééré*) et de champs de cultures annuelles (riz, maïs).

- Sur le territoire d'Hore Lafou, présence d'une plantation d'anacardiens et d'une aire de rassemblement pour les fêtes religieuses au niveau du corridor de dédoublement.

Le raccordement de la voie ferrée de COBAD à la voie ferrée de CFB sera réalisé au niveau du PK 116.

Annexe 8.E

Flux de mobilité dans la zone d'étude

8.E1.1

FUX DE MOBILITE LIES A L'EDUCATION

Figure1.1

Flux de mobilité liés à l'éducation de Kamsar centre à Denken (PK1.8 à 40)

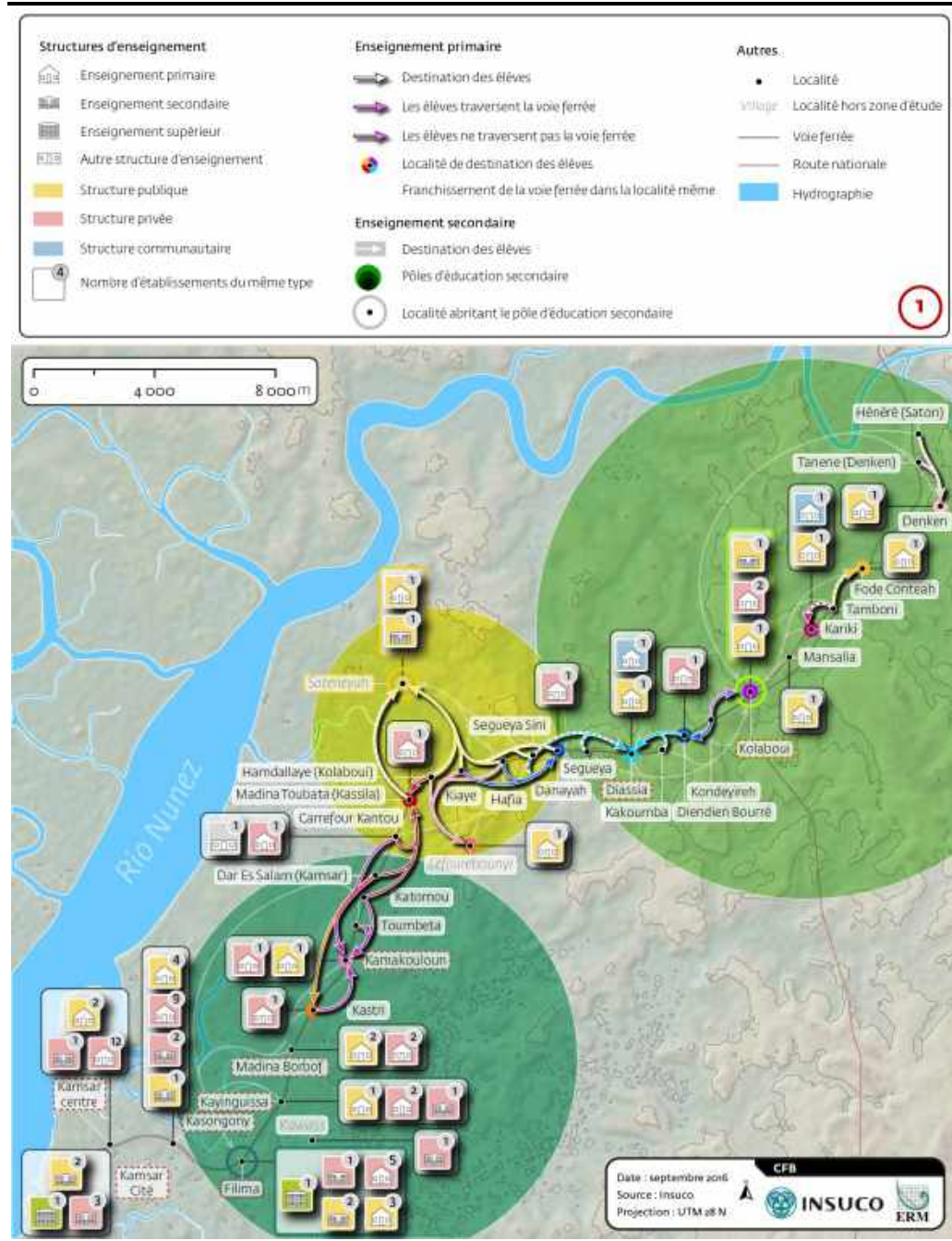
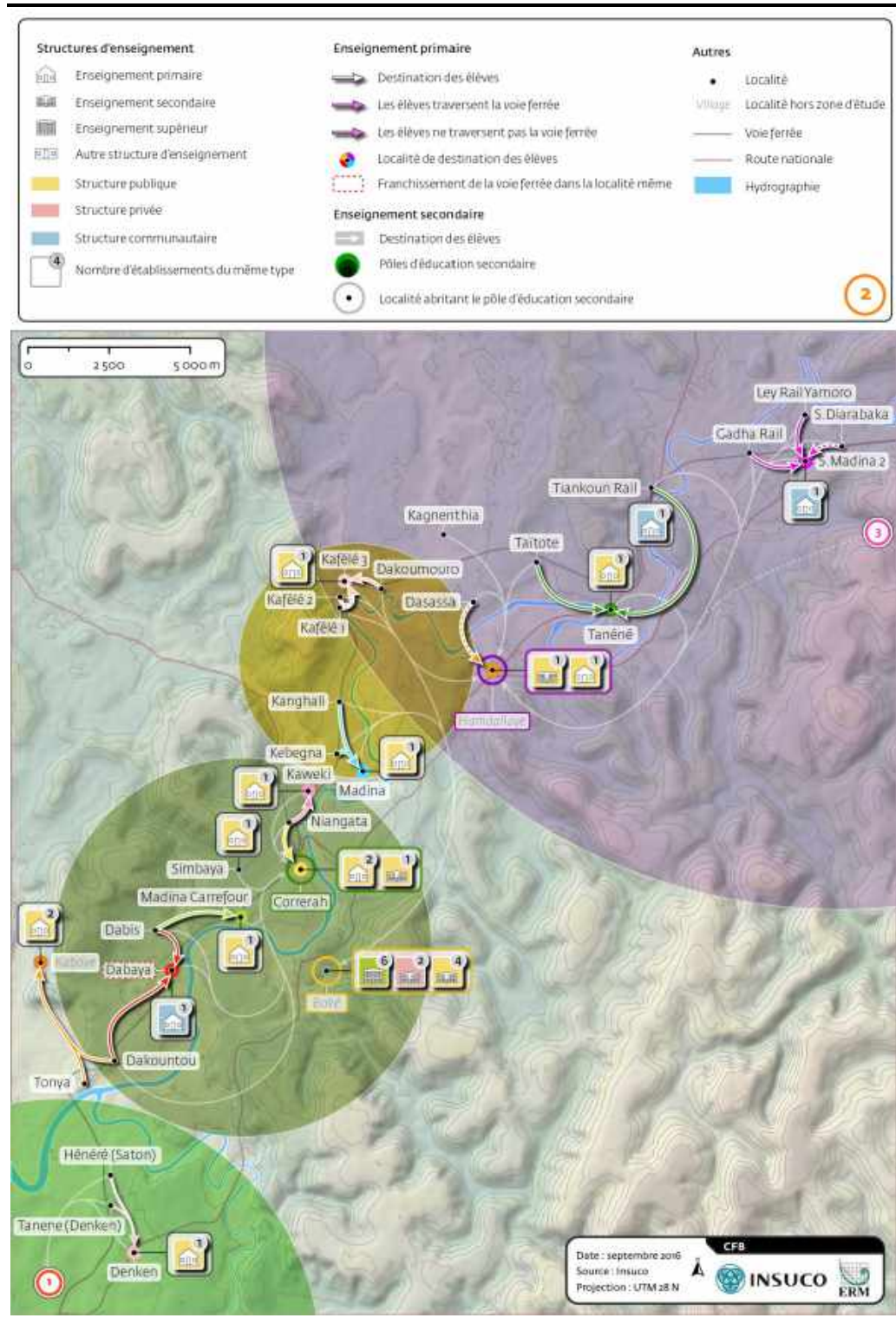


Figure 1.2 Flux de mobilité liés à l'éducation de Denken à S.Diarabaka (PK 40 à 83)



8.E1.2 FLUX DE MOBILITE LIES A L'ACCES AUX SOINS

Figure 1.4 Flux de mobilité liés à l'accès aux soins de Kamsar centre à Denken (PK1.8 à 40)

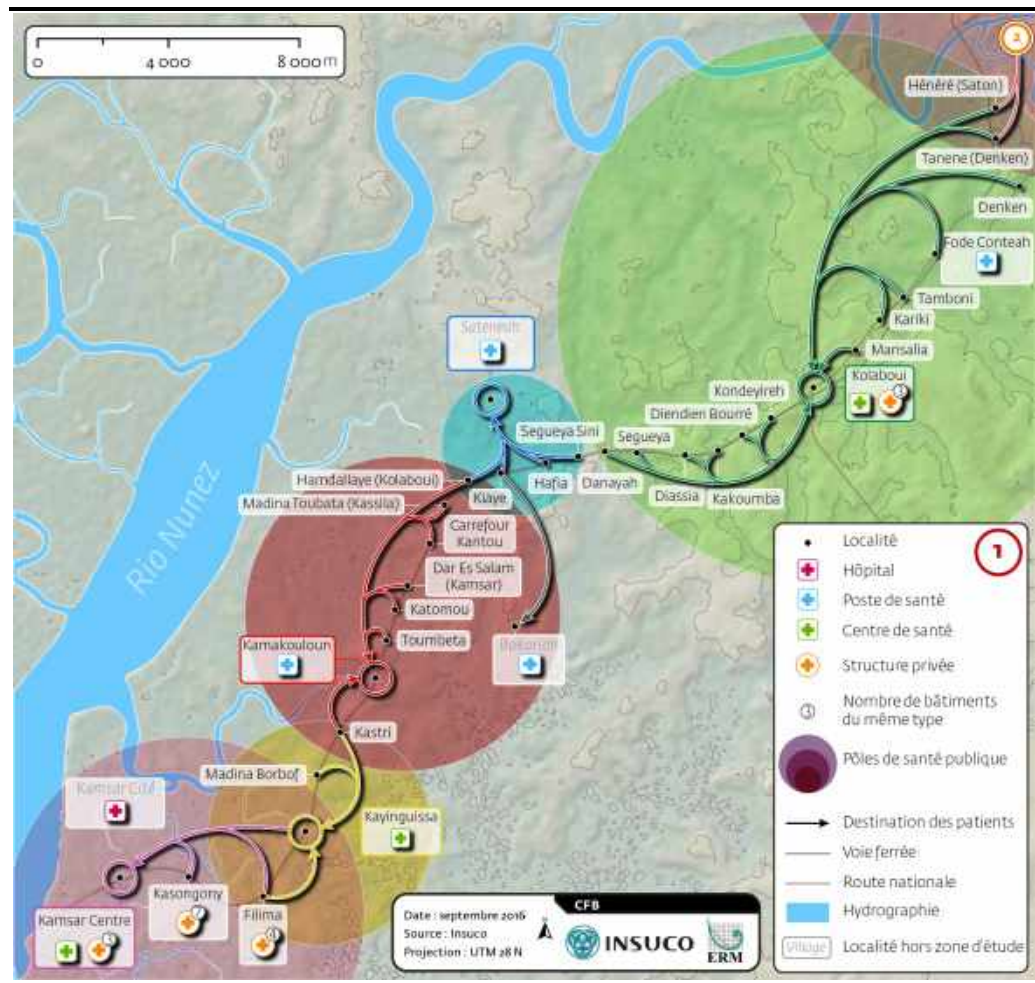


Figure 1.5 Flux de mobilité liés à l'accès aux soins de Denken à S.Diarabaka (PK 40 à 83)

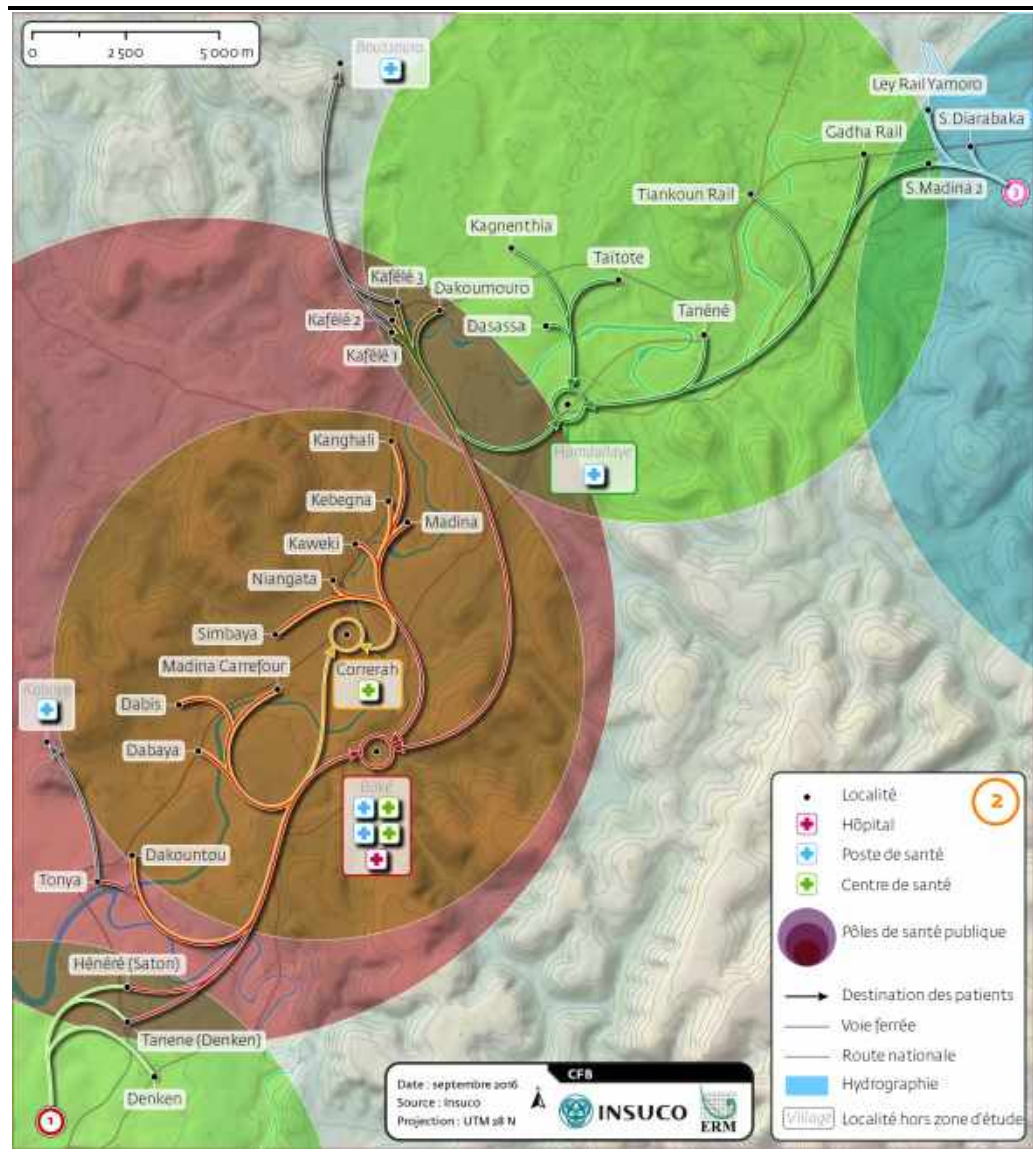


Figure 1.6 Flux de mobilité lié à l'accès aux soins de S.Diarabaka à Lafou Mbayla (PK 83 à 134)

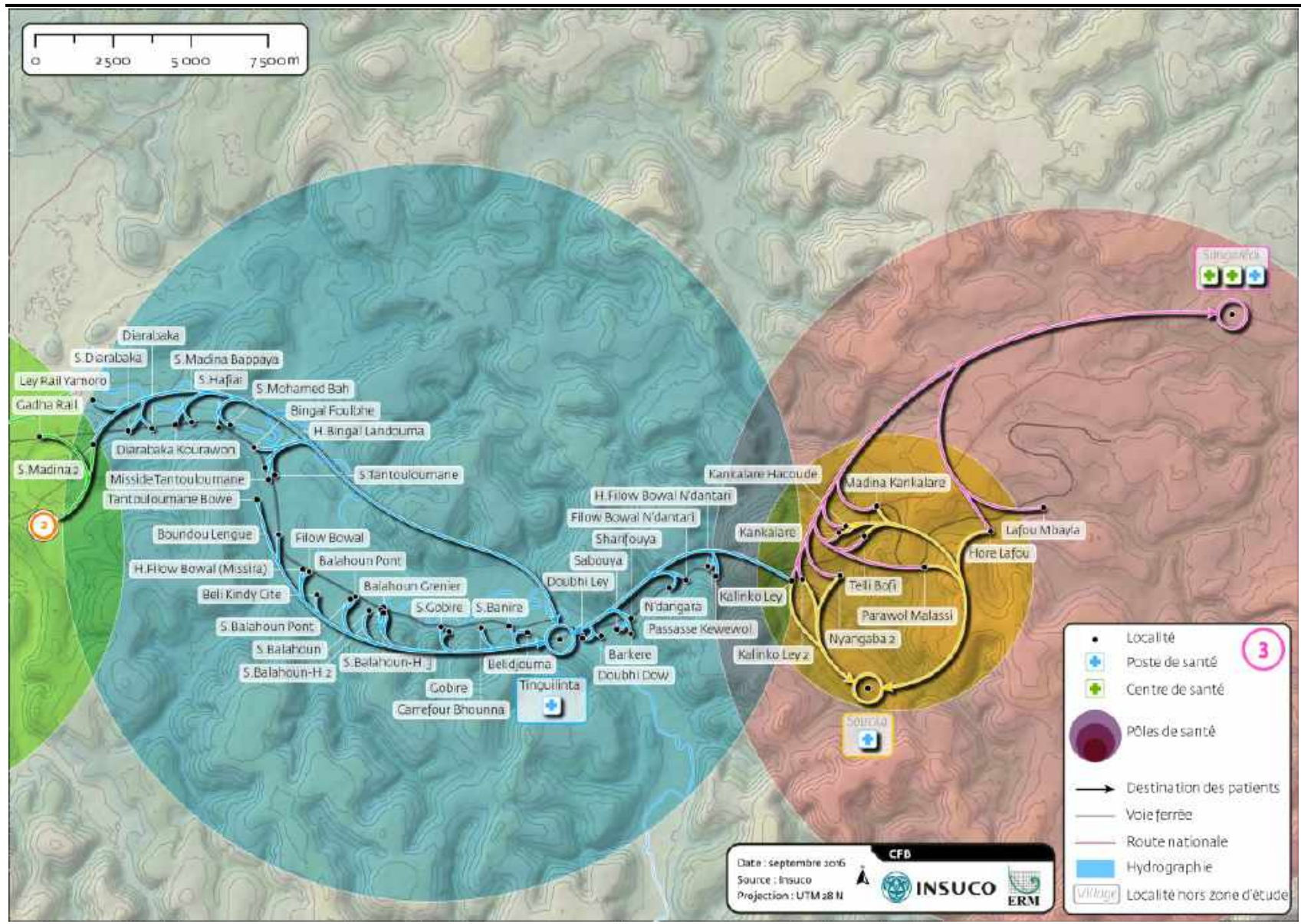


Figure 1.7 Villages accueillant des éleveurs permanents ou transhumants de Kamsar centre à Denken (PK1.8 à 40)

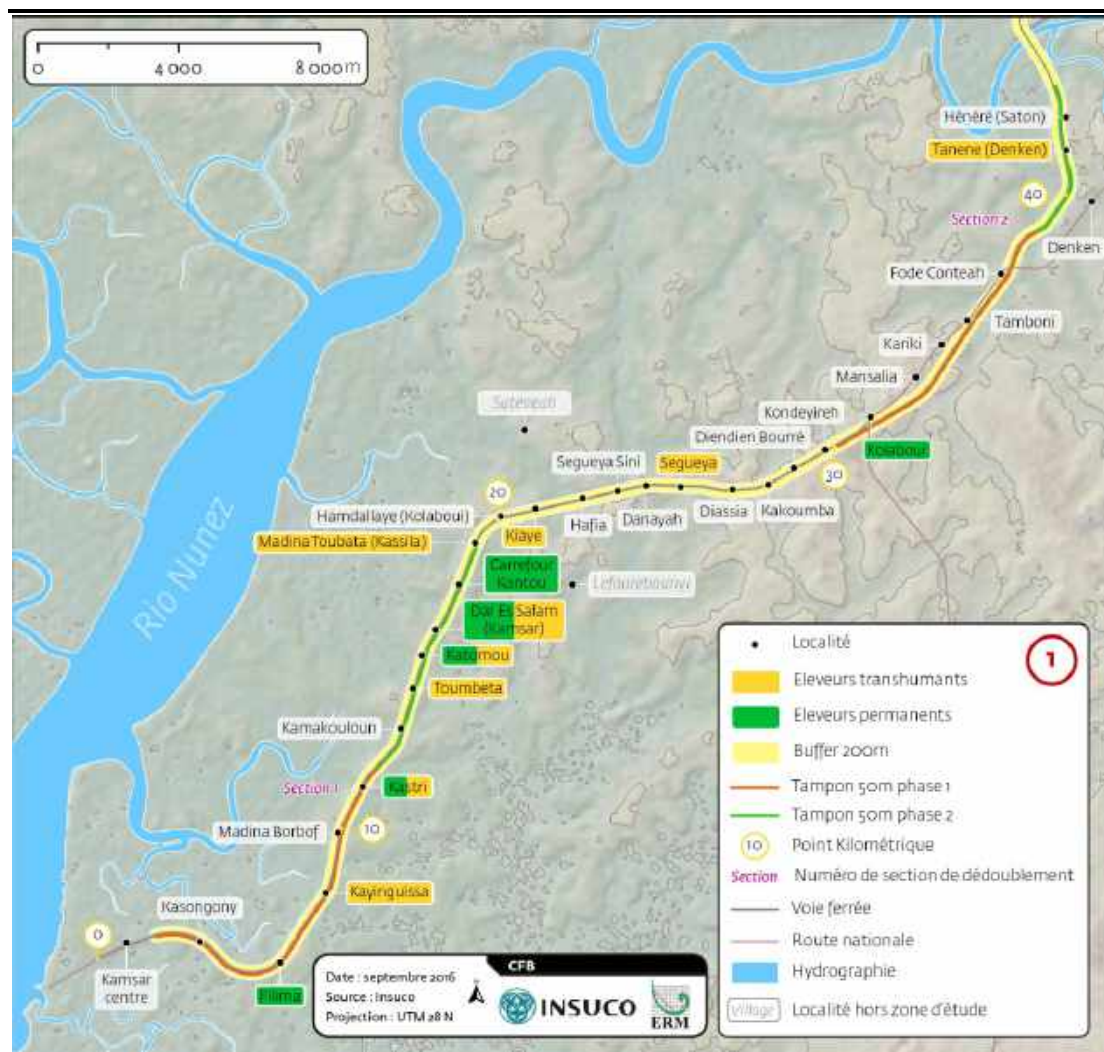


Figure 1.8 Villages accueillant des éleveurs permanents ou transhumants de Denken à S.Diarabaka (PK 40 à 83)

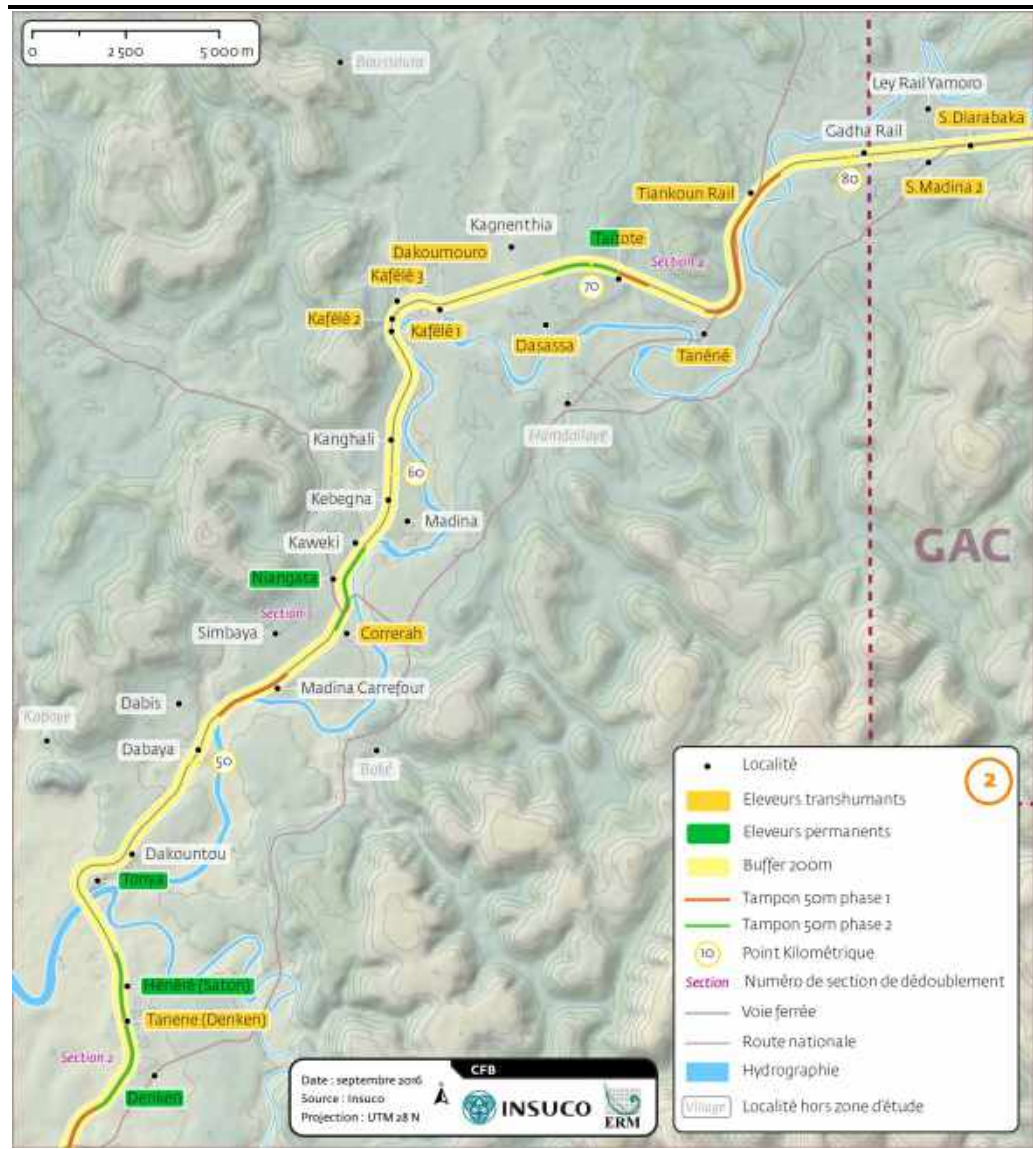
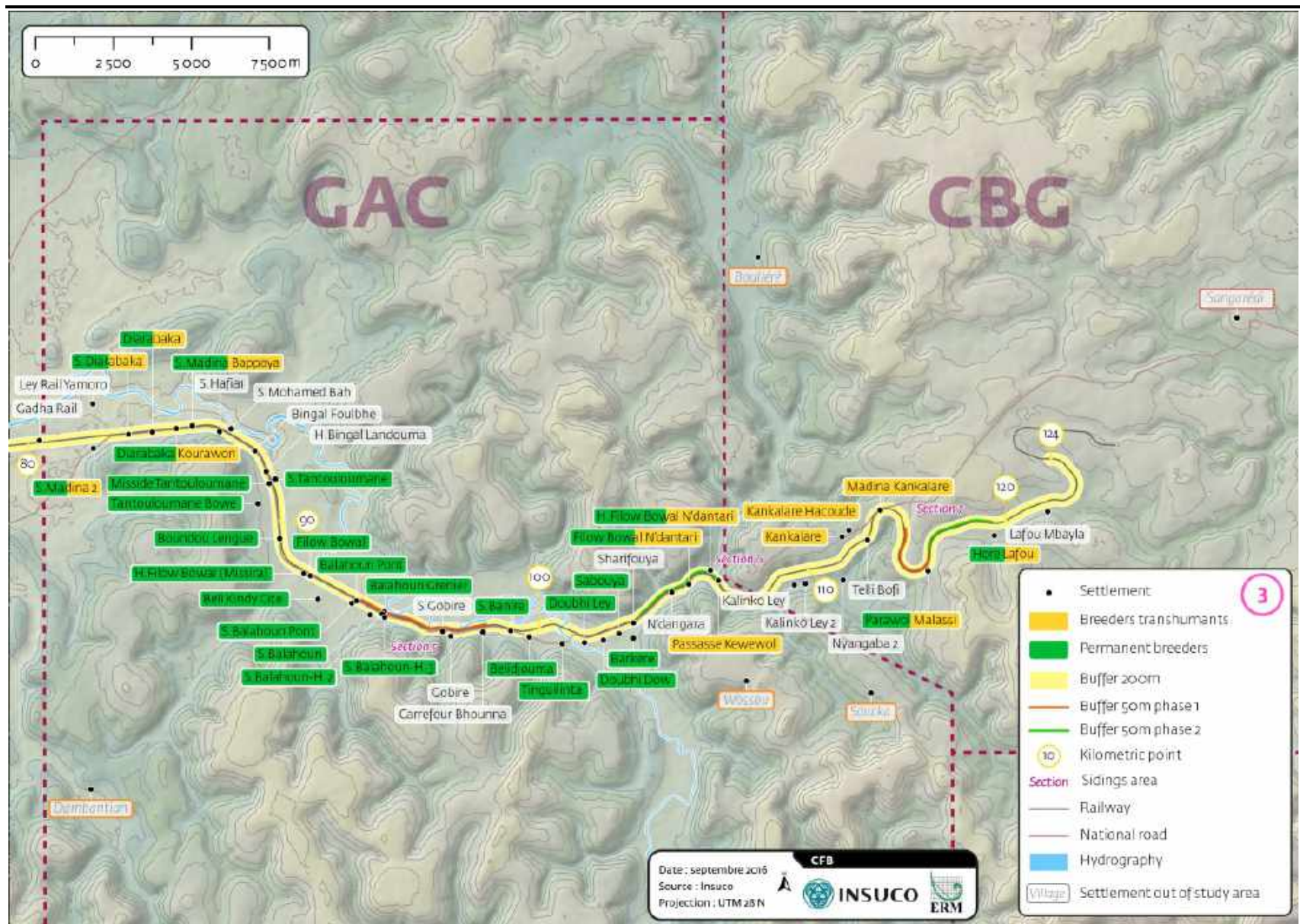


Figure 1.9 Villages accueillant des éleveurs permanents ou transhumants de S.Diarabaka à Lafou Mbayla (PK 83 à 134)



8.E1.4 EMPLACEMENT DES PASSAGES A NIVEAU DE VEHICULES

Figure 1.10 Emplacements des passages à niveau de véhicule de Kamsar centre à Denken (PK1.8 à 40)



Figure 1.11 Emplacements des passages à niveau de véhicule de Denken à S.Diarabaka (PK 40 à 83)

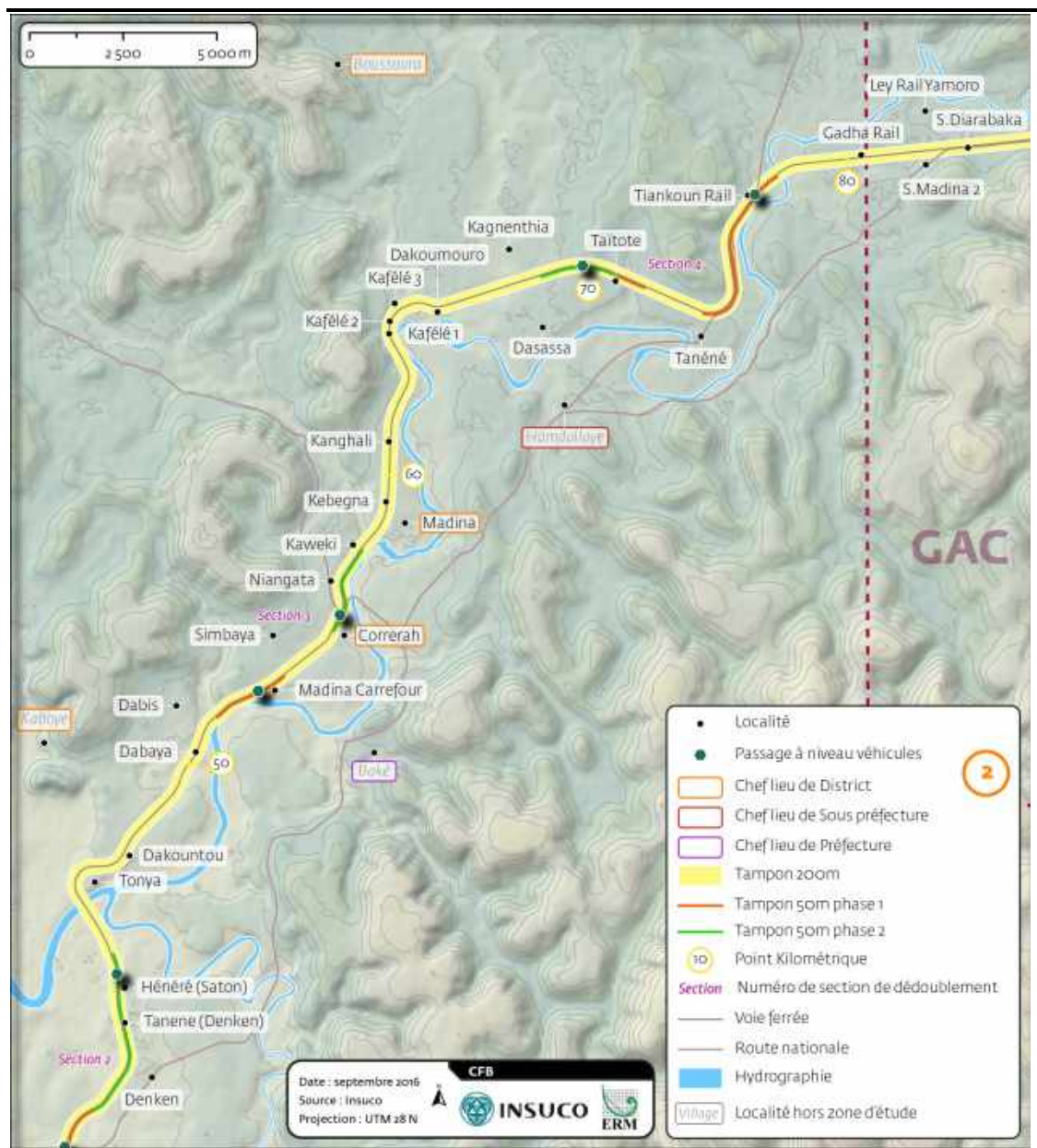


Figure 1.12 Emplacements des passages à niveau de S.Diarabaka à Lafou Mbayla (PK 83 à 134)

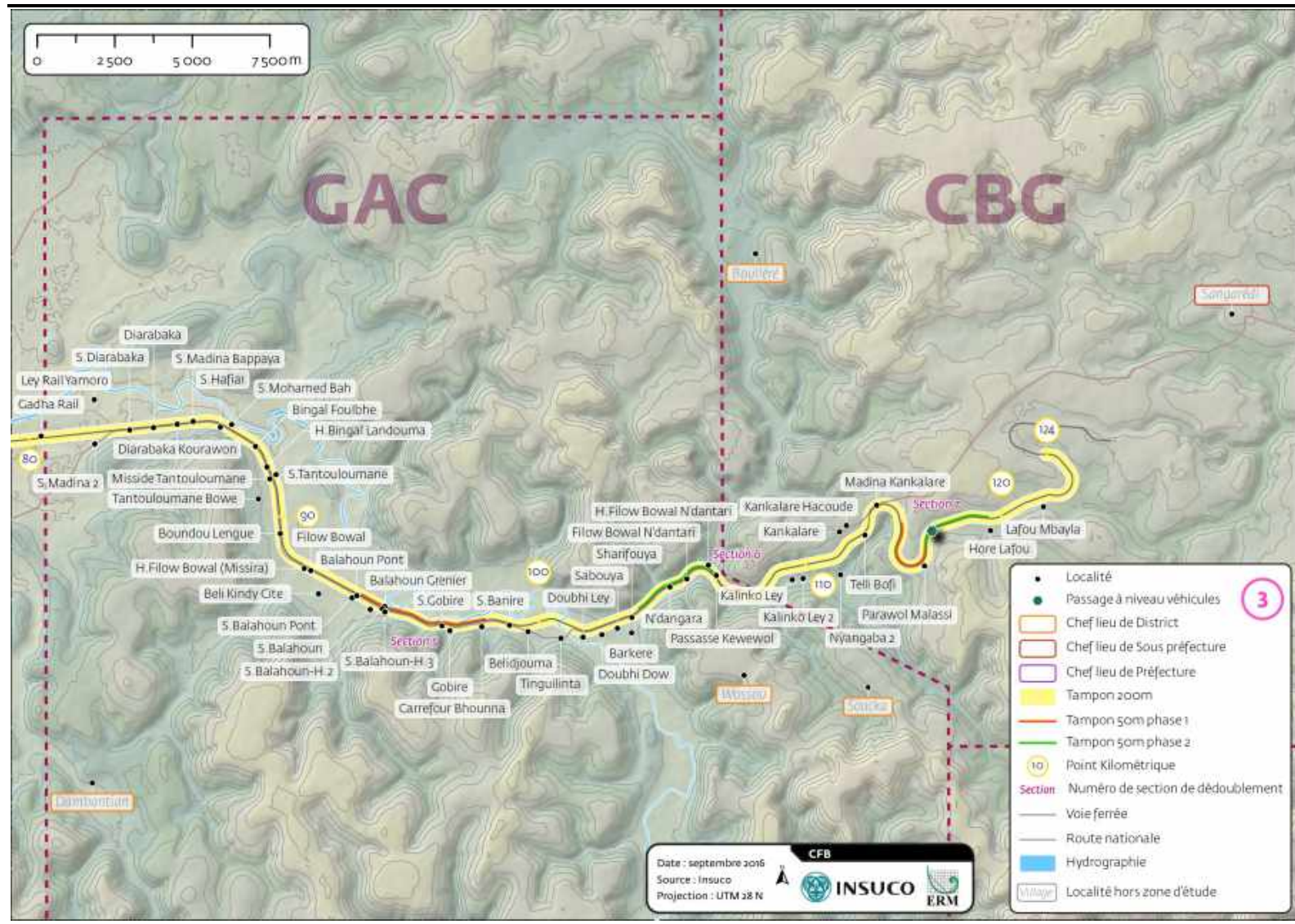
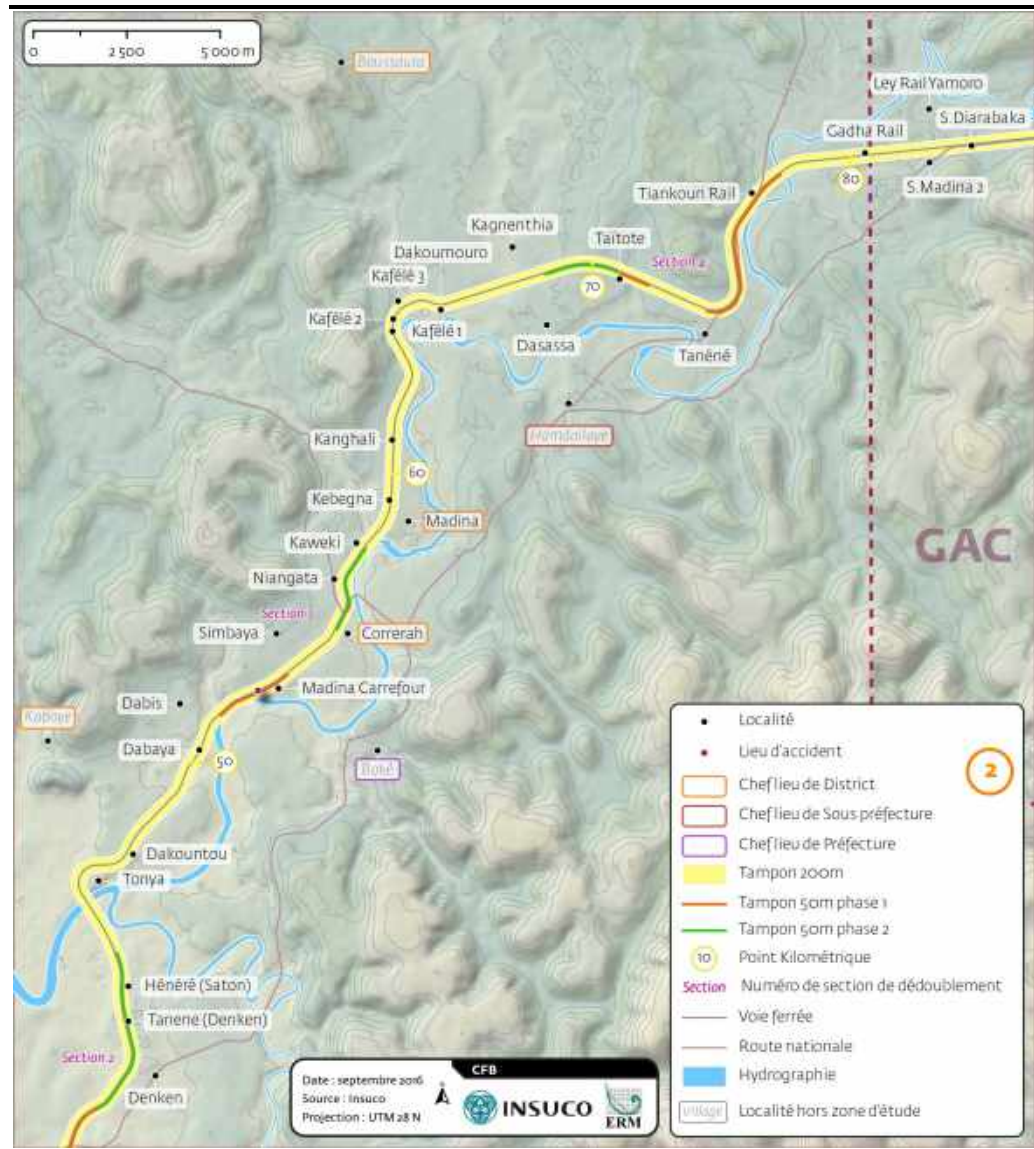


Figure 1.13 Emplacement des accidents mortels rapportés par les communautés de Kamsar centre à Denken (PK1.8 à 40)



Figure 1.14 Emplacement des accidents mortels rapportés par les communautés de Denken à S.Diarabaka (PK 40 à 83)



Annexe 8.F

Sites de patrimoine culturel
dans les zones de
dédoublément

8.F1.1

KAMAKOULOUN

Trois cimetières dans le corridor de dédoublement (*Kassop, Camaraya, Moriya*) et une résidence de génie (site familial *Kalama*) dans le corridor de dédoublement.

Kassop

- Type de site : cimetière
- Personne responsable : Ibrahima KEITA, président de District
- Interdits : accès en dehors des enterrements et de l'entretien du site
- Site déplaçable après concertation avec les sages du village

Camaraya

- Type de site : cimetière
- Personne responsable : Ibrahima KEITA, président de District
- Interdits : accès en dehors des enterrements et de l'entretien du site
- Site déplaçable après concertation avec les sages du village

Moriya

- Type de site : cimetière
- Personne responsable : Ibrahima KEITA, président de District
- Interdits : accès en dehors des enterrements et de l'entretien du site
- Site déplaçable après concertation avec les sages du village

Kalama

- Type de site : résidence de génie
- Interdits = défrichage, mettre le feu, rentrer avec des chaussures sur le site
- Personne responsable : Oumou CAMARA (664 485 481)
- Site éventuellement déplaçable après une concertation avec les sages du village

8.F1.2

DAR ES SALAM (KAMSAR)

Un cimetière collectif (*Gabourouya*) et une résidence de génie (Génie du cimetière de *Gabourouya*) dans le corridor de dédoublement.

Gabourouya et génie du cimetière

- Type de site : cimetière et résidence de génie
- Cimetière inauguré par la tombe du fondateur du village
- Génie qui réside dans le cimetière à proximité du rail, peu en contact avec les hommes. Il s'est déjà manifesté en mettant des arbres en travers de la voie ferrée. La CBG est informée et un sacrifice a déjà été organisé par le passé.

- Personne responsable : Aboubacar CAMARA
- Interdits : accès au cimetière en dehors des funérailles et des travaux d'entretien
- Cimetière et résidence de génie éventuellement déplaçables après concertation avec les sages du village et réalisation d'un sacrifice à préciser.

8.F1.3 *KAYINGUISSA*

Le cimetière de Kayinguissa est situé dans le corridor de dédoublement, à moins de 50 m du rail actuel.

Cimetière de Kayinguissa

- Type de site : cimetière
- Fondé en 1970, avant les familles enterraient leurs morts derrière chaque concession
- Personne responsable : Sekhoua SOUMAH (662 189 824)
- Site éventuellement reproductible après concertation avec les autorités et la notabilité de la localité

8.F1.4 *TAÏTOTE*

Un site de résidence de génie (*Abatigna Taïtote*) présent dans le corridor de dédoublement (50 m)

Abatigna Taïtote

- Type de site : résidence de génie
- Signifie « marigot de Taïtote » en diakanké
- Personne responsable : Boubacar Yéréssa (chef du village)
- Site reproductible après réalisation d'un sacrifice (chèvre de couleur blanche et noire).

8.F1.5 *CORRERAH*

Cimetière du village (*Gabourouya*) dans le corridor de dédoublement

Gabourouya

- Type de site : cimetière du village
- Interdits : exploitation des ressources naturelles, utilisation du site pour faire ses besoins, mettre le feu
- Personne responsable : Elhadh Dja Sekou DRAME
- Site non déplaçable

8.F1.6 DENKEN

Un cimetière landouma présent dans le corridor de dédoublement

Cimetière landouma de Denken

- Type de site : ancien cimetière abandonné en 1978
- Personne responsable : Ismaël M'baye CAMARA, doyen de Denken landouma et muezzin
- Site éventuellement reproductible après concertation avec les sages de Denken Landouma

8.F1.7 KARIKI MADINA

Un site de résidence de génie (*Katafaly*) présent dans le corridor de dédoublement à moins de 50 m du rail existant.

Katafaly

- Type de site : résidence de génie
- Tête de source dans une petite forêt
- Interdit d'accès les lundis et vendredis, interdit de coupe du bois et défécation
- Personne responsable : N'fansou SYLLA, muezzin (656 621234)
- Site reproductible après concertation avec les sages du village, sacrifice à réaliser à déterminer.

8.F1.8 MADINA CARREFOUR

Un site de résidence de génie (*Dambala*) présent dans le corridor de dédoublement.

Dambala

- Type de site : résidence de génie
- Signifie « grand débarcadère » en diakanké
- Personne responsable : Sankoumba BIABY (622 899 000)
- Interdit sur la coupe des arbres
- Site reproductible après concertation avec les sages du village, sacrifice à réaliser (un bœuf, un mouton et lecture du coran).